VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 100)**

z dnia 3 października 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 100)

3 października 2018 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji oraz posła **Krzysztofa Zaremby (PiS),** zastępcy przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji portów zachodniego wybrzeża ze szczególnym uwzględnieniem modernizacji infra- i suprastruktury (m.in. stan zaawansowania prac nad rozbudową infrastruktury portowej w Ostrowie Grabowskim i Ostrowie Mieleńskim, modernizacja linii kolejowej CE-59, perspektywy budowy nowego mostu kolejowego w Szczecinie-Podjuchach, plany rewitalizacji bulwarów w Szczecinie);

– informację na temat przystosowania części morskiej terminalu portu Police do obsługi planowanych przeładunków w związku z realizacją projektu PHD (projekt budowy instalacji odwodornienia propanu do propylenu).

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Szrot** sekretarz stanu i zastępca szefa KPRM wraz ze współpracownikami, **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Winiarz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marek Duklanowski** prezes zarządu Polskich Terminali S.A., **Ludwik Heinsch** prezes zarządu OT Port Świnoujście sp. z o.o., **Andrzej Łuc** prezes zarządu Morskiego Portu Police sp. z o. o., **Andrzej Niewiński** prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. wraz ze współpracownikami, **Andrzej Wróblewski** członek zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i dyrektor ds. inwestycji tonażowych, **Wojciech Pysiak** wiceprzewodniczący **Adam Felusiak** dyrektor ds. logistyki w Szczecin Bulk Terminal sp. z o.o., **Agnieszka Galus** dyrektor zarządzający w Elewator Ewa sp. z o.o., **Piotr Talarek** partner zarządzający i **Barbara Paszkiewicz-Laskowska** dyrektor w TBT i Wspólnicy, **Beata Śmiecińska** dyrektor Biura Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta w Szczecinie, **Jolanta Pawluk** dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A., **Michał Jasiak** zastępca dyrektora Biura Strategii w PKP PLK S.A., **Paweł Szumny** zastępca ds. technicznych dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk(PiS):

Witam serdecznie. Szanowni państwo, witam serdecznie państwa parlamentarzystów oraz oczywiście zaproszonych gości. Mianowicie podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury – pana Andrzeja Bittela, sekretarza stanu, zastępcę szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów – pana Pawła Szrota, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – pana Grzegorza Witkowskiego.

Następnie witam zastępcę dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. –Bartosza Cygana, specjalistę w Departamencie Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury – pana Konrada Dmowskiego, prezesa zarządu Polskich Terminali S.A.

– pana Marka Duklanowskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Skarbu Państwa w KPRM – panią Izabelę Felczak-Poturnicką, dyrektora ds. logistyki w Szczecin Bulk Terminal sp. z o. o. – pana Adama Felusiaka, członka zarządu Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni – Wydział Produkcyjny w Świnoujściu – pana Piotra Frańczaka, radcę prawnego, eksperta Konfederacji Lewiatan – pana Dominika Gajewskiego, dyrektor zarządzającą w Elewator Ewa sp. z o.o. – panią Agnieszkę Galus, prezesa zarządu OT Port Świnoujście sp. z o. o. – pana Ludwika Heinscha, zastępcę dyrektora Biura Strategii PKP PLK S.A. – pana Michała Jasiaka, wiceprzewodniczącego zarządu Regionu Zachodniopomorskiego NSZZ „Solidarność"-80 – pana Sławomira Kotyrbę, głównego specjalistę p.o. naczelnika w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – pana Pawła Krekorę, dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – panią Katarzynę Krzywdę, radcę szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów – Ewę Lis, prezesa zarządu Morskiego Portu Police sp. z o.o. – pana Andrzeja Łuca, głównego specjalistę w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – panią Joannę Miszczak, prezesa zarządu spółki PDH Polska – pana Andrzeja Niewińskiego, inżyniera ds. morskich w PDH Polska – pana Piotra Nowickiego, dyrektora TBT i Wspólnicy – panią Barbarę Paszkiewicz-Laskowską, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury – panią Izabelę Popek, zastępcę dyrektora Departamentu Polityki Zbrojeniowej w MON – pana Mateusza Sarosieka, przewodniczącą Międzyzakładowego Związku Zakładowego Pracowników Stoczni, Wydział Produkcyjny w Świnoujściu, przewodniczącą Rady Okręgu Zachodniopomorskiego FZZ Metalowców i Hutników w Polsce – panią Anetę Stawicką, zastępcę ds. technicznych dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie – pana Pawła Szumnego, dyrektora Biura Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta w Szczecinie – panią Beatę Śmiecińską, partnera zarządzającego w TBT i Wspólnicy – pana Piotra Talarka, wicedyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli – pana Tadeusza Winiarza, przewodniczącego Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" – pana Włodzimierza Wiśniewskiego oraz członka zarządu PŻB i dyrektora ds. inwestycji tonażowych – pana Andrzeja Wróblewskiego.

Drodzy państwo, stwierdzam kworum. Informuję, że w porządku dziennym jest rozpatrzenie informacji na temat sytuacji portów zachodniego wybrzeża ze szczególnym uwzględnieniem modernizacji infra- i suprastruktury (m.in. stan zaawansowania prac nad rozbudową infrastruktury portowej w Ostrowie Grabowskim i Ostrowie Mieleńskim, modernizacja linii kolejowej CE-59, perspektywy budowy nowego mostu kolejowego w Szczecinie-Podjuchach, plany rewitalizacji bulwarów w Szczecinie). Drugi punkt obejmuje

rozpatrzenie informacji na temat przystosowania części morskiej terminalu portu Police do obsługi planowanych przeładunków w związku z realizacją projektu PHD (projekt budowy instalacji odwodornienia propanu do propylenu).

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Nie słyszę sprzeciwu. Zatem, przechodzimy do punktu pierwszego. O jego zreferowanie bardzo proszę pana Grzegorza Witkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, oraz pana Andrzeja Bittela, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Oddaję panom głos.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Grzegorz Witkowski:

Dzień dobry, pani przewodnicząca.

Szanowni państwo posłowie, szanowni goście, mam ogromny zaszczyt przedstawić państwu informację Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat sytuacji portów i przystani morskich zachodniego Pomorza. Otóż, w województwie zachodniopomorskim funkcjonuje 17 portów, przy czym dwa główne, w myśl ustawy o portach, są portami, które mają szczególne znaczenie dla gospodarki narodowej. Chodzi

o zespół portów Szczecin-Świnoujście, a 15 kolejnych portowych struktur regionalnych ma charakter lokalny. Są one zlokalizowane w Darłowie, Kołobrzegu, Policach, Stepnicy. Nie chciałbym ich kwalifikować pod względem struktury przeładunków jako mniej ważnych, ale te najmniejsze są w Dziwnowie, Dźwirzynie, Kamieniu Pomorskim, Lubinie, Mrzeżynie, Nowym Warpnie, Przytorze, w Sierosławiu, Trzebieży, Wapnicy i Wolinie.

Największe obroty są dokonywane oczywiście w zespole portów Szczecin-Świnoujście. W 2017 r. było to w sumie 23,5 mln ton różnych ładunków. Dzięki naszym staraniom zespół portowy Szczecin-Świnoujście został ujęty w korytarzu Bałtyk-Adriatyk w transeuropejskiej sieci. Stanowi on bardzo ważne ogniwo rozwoju społeczno-gospodarczego. Z tytułu odprawy ładunków w oddziałach celnych na terenie tych portów, w 2017 r. wygenerowano należności celno-podatkowe na poziomie ponad 4,3 mld zł. Wartość statystyczna odprawionych towarów wyniosła prawie 15 mld zł. I to jest, szanowni państwo, tak naprawdę najważniejsza informacja dla nas, którzy dbają o skarbiec państwowy.

Wszystko to jest zdecydowanie za mało jak na potencjał i nasze ambicje, ponieważ poprawa dostępu do zespołu portów Szczecin-Świnoujście – zarówno od strony morza, jak i lądu – będzie generowała znacznie większe zyski. Według naszych danych, na których się opieramy, a które są wygenerowane z Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, przeładunki powinny wzrosnąć.

Oczywiście, możemy dużo mówić o ważnym aspekcie celno-skarbowym, przychodowym, ale po stronie rządowej – każdej, niezależnie od opcji – leży poprawa dostępności. Mamy takie ambicje i dotrzymujemy słowa. W piątek podpisaliśmy kontrakt o wartości ponad 1,3 mld zł na gigantyczną inwestycję pogłębienia toru wodnego – ponad 62 km, ze Szczecina do Świnoujścia. Większość z tej kwoty finansowana jest ze środków unijnych.

Natomiast, najważniejszą rzeczą jest to, że jest to trzecie z kolei pogłębienie tego toru wodnego w historii powojennej, czyli od kiedy Szczecin jest polskim miastem i polskim portem. Tak naprawdę w 2018 r. wchodzimy w XXI wiek, jeśli chodzi o możliwości przeładunkowe tego portu. Po zrealizowaniu tej inwestycji do Szczecina będą mogły zawijać duże jednostki towarowe i pasażerskie. Poprawi się dostępność nawigacyjna portu w Szczecinie, który będzie mógł obsługiwać statki masowe, drobnicowe niemal o 100% większym tonażu niż dotychczas. Skończy się, szanowni państwo, kuriozalna sytuacja, kiedy statki o większym zanurzeniu musiały zostawiać swoje towary w Świnoujściu. W XXI wieku na zachodzie Europy takie rzeczy się nie zdarzają i czas w końcu skończyć z tą fikcją.

Dla zapewnienia trwałości tego projektu uchwałą Rady Ministrów z grudnia 2017 r. rząd Prawa i Sprawiedliwości zatwierdził program wieloletni pn. „Utrzymanie wodnych dróg morskich w rejonie ujścia Odry na lata 2019-2028", który zapewni, że po oddaniu tej inwestycji do użytkowania zabezpieczone będzie finansowanie utrzymania jej parametrów technicznych, czyli dostępu na torze podejściowym. Inwestycja realizowana jest w terminie – podpisano umowy z wykonawcami. Co też bardzo ważne, chciałbym państwu powiedzieć, że w ramach tego projektu planowana jest również modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie.

Cały projekt, czyli „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego", planowany jest do realizacji do 2022 r. Wartość projektu to 246 mln zł, w tym dofinansowanie z Unii Europejskiej w wysokości 120 mln zł. W wyniku realizacji projektu zostanie zbudowanych prawie 300 metrów nabrzeża oraz zmodernizowanych ponad 800 metrów. Pod koniec lipca 2018 r. ogłoszono przetarg na pełnienie funkcji inżyniera dla inwestycji.

Celem działań inwestycyjnych w rejonie Basenu Kaszubskiego jest uzyskanie zwiększonego jakościowo potencjału do przeładunków masowych wobec modernizacji istniejących nabrzeży katowickiego i chorzowskiego, które są najintensywniej wykorzystywanymi nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie Szczecin.

Z kolei projekt „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego" planowany jest do realizacji z programu POIiŚ w latach 2019-2021. Wartość tego

projektu to 442 mln zł. W wyniku jego realizacji zostanie zbudowanych 392 m nabrzeża i zmodernizowany ponad 1 km. We wrześniu tego roku wybrano wykonawcę na pełnienie funkcji inżyniera dla inwestycji.

Szanowni państwo, inwestycji jest bardzo dużo. One wszystkie wpisują się w naszą główną strategię, którą śp. Lech Kaczyński streścił w dwóch słowach: „Inwestycje w zachodnie Pomorze to polska racja stanu". Czas najwyższy, żeby Szczecin był pełnoprawnym i w pełni konkurencyjnym miastem – zarówno, jeśli chodzi o szkolenie kadry morskiej, armatorów, jak i budowę statków oraz przeładunki w porcie szczecińskim. Chyba nie muszę nikogo na tej sali do tego przekonywać.

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury – pana Andrzeja Bittela.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w zakresie działania Ministerstwa Infrastruktury w związku z szeroko rozumianą poprawą dostępu do portów morskich na całym polskim Wybrzeżu, skupiając się jednak na części zachodniej, chciałbym omówić następującą informację.

Prowadzimy zadanie „Poprawa kolejowego dostępu do portów Szczecin i Świnoujście". Jest to projekt ujęty w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r. na liście podstawowej projektów finansowanych z funduszu spójności. Projekt ten otrzymał dofinansowanie w ramach II konkursu „Łącząc Europę". Realizacja projektu została zaplanowana na lata 2017-2020. Jego szacunkowa wartość, zgodnie z Krajowym Programem Kolejowym, wynosi 611 mln zł.

Cele tego projektu to:

– poprawa jakości usług w przewozach towarowych poprzez m.in. skrócenie czasu prac manewrowych na stacji Szczecin Port Centralny i stacji Świnoujście;

– zwiększenie dostępności usług, np. zwiększenie długości użytecznej torów do 750 m;

– zwiększenie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osi na tor;

– optymalizacja nakładów inwestycyjnych i zmniejszenie kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury;

– poprawa punktualności realizowanych połączeń;

– zwiększenie przepustowości linii;

– poprawa bezpieczeństwa ruchu…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, panie ministrze, dostaliśmy od państwa materiały wcześniej. Mam prośbę, żebyśmy ich nie czytali jeszcze raz, bo je dostaliśmy. Zapoznaliśmy się z nimi. Jeśli ma pan coś do dodania, to proszę to streścić. Potem na podstawie materiałów, które nam państwo dostarczyliście, będą pytania od parlamentarzystów. Przepraszam, ale nie ma sensu czytać tego, co dostaliśmy parę dni wcześniej.

Jeżeli więc uważa pan, że trzeba coś jeszcze dopowiedzieć, okrasić komentarzem, a może jest się czym pochwalić, to bardzo proszę. Pytania na pewno się pojawią. Zatem, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeżeli przyjmujemy założenie, że materiał został przeczytany, to poprosiłbym o pytania. Chyba to skróci…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że nie ma pan niczego do dodania? To jest jakby kwintesencja…

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie, to jest nowy, świeży materiał. Nie mam nic do dodania.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze, w porządku.

Wobec tego przechodzimy do dyskusji. Kto z państwa parlamentarzystów ma…? Przepraszam, najpierw parlamentarzyści, potem o pytania poprosimy szanownych gości. Serdeczna prośba o przedstawianie się, żebyśmy wiedzieli, kto zadaje pytanie.

Bardzo proszę, pan wiceprzewodniczący się zgłaszał? Nie. Pan poseł Marchewka, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Szanowni państwo, panie ministrze, jeżeli popatrzymy na proces inwestycyjny w porcie, to należy też zwrócić uwagę na kwestię funkcjonujących w porcie firm, które zajmują się przeładunkami, szczególnie w Szczecinie. Chcę się skupić właśnie na Szczecinie, dlatego że od kilku tygodni toczy się dyskusja na temat decyzji zarządu portu o nieprzedłużeniu umowy na dzierżawę wybranych nabrzeży jednej ze spółek portowych. Czy ta sprawa jest panu ministrowi znana? W Szczecinie dochodzi bowiem do protestów, które są realizowane m.in. poza obszarem portu, m.in. pod urzędem wojewódzkim. Chciałbym zapytać, panie ministrze, czy ta sytuacja jest panu znana? Jeśli tak, to jakie są propozycje rozwiązania tej kwestii? Na jakim etapie są negocjacje czy też rozmowy pomiędzy zarządem portu a zainteresowaną spółką? Czy ta sprawa jest panu znana? Chciałbym poznać stanowisko ministerstwa w tej sprawie.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy pan minister chciałby odpowiedzieć teraz? Czy jeszcze są jakieś pytania ze strony państwa parlamentarzystów?

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Miałbym pytanie do dokumentu, który przedstawił pan minister infrastruktury.

Jest w nim napisane, że w 2018 r. przewiduje się pozyskanie ostatniego pozwolenia na budowę, a zakończenie realizacji prac projektowych planowane jest w marcu 2019 r. Czy to oznacza, że pozwolenie uzyskaliście lub uzyskacie, nie mając na razie projektu?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę o odpowiedź pana ministra Witkowskiego i pana… Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Panie pośle, na pytanie o funkcjonowanie spółek portowych, czyli tak naprawdę operatorów… Prowadzimy z tymi spółkami intensywny dialog od dłuższego czasu.

Rzeczywiście dyrektywa unijna o funkcjonowaniu portów nakłada na nas obowiązek udostępniania infrastruktury portowej do prowadzenia działalności operatorskiej. Z tego miejsca chciałbym podziękować wszystkim operatorom w porcie, ponieważ to dzięki nim są przeładunki. Nie dzięki nam, my tylko udostępniamy i pomagamy.

Natomiast, prawdą jest, że na tej linii rodzą się pewne napięcia. Jednak nie na linii ministerstwo – spółki, tylko na linii zarząd portów – spółki. Są one normalne, jeżeli renegocjuje się pewne umowy, szczególnie kiedy umowy te sięgają głębokich lat 90. Oczywiście, jest to wielkie wyzwanie, ale Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego, ministerstwo, jak również Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, spółki oraz związki zawodowe wiedzą, w którą stronę mamy iść. To są konkretne pieniądze, których nikt nie chce stracić. Wręcz przeciwnie, chcemy je pomnażać i zarabiać. Nie po to wydajemy gigantyczne pieniądze, np. na pogłębienie toru wodnego czy modernizację nabrzeży, żeby nie mieć z tego konkretnego efektu dla skarbu państwa.

Panie pośle, myślę, że w dalszej części dyskusji poprosiłbym przedstawicieli spółek portowych, żeby powiedzieli w szczegółach, na jakim jest to etapie. Odpowiadając konkretnie na pana pytanie – sprawa jest mi znana. Jestem zaangażowany w tę dyskusję. Sprawa zaniedbywana przez wiele lat będzie doprowadzona do samego końca.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Czy teraz ma zabrać głos osoba, którą pan minister prosił czy…?

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Nie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ministerstwo Infrastruktury.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo.

Pan poseł bardzo skrupulatnie doczytał. Należy ten zapis rozumieć w sposób następujący. Umowa na prace projektowe i termin umowny zakończenia to jest marzec 2019 r. Natomiast, w ramach procesu… Wiemy teraz, że harmonogram jest nadrobiony, że jest lepszy. Szybciej uzyskamy wnioski o pozwolenia na budowę i pozwolenia na budowę. Zakładamy, że skończymy w tym roku. Natomiast umowa formalnie to jest marzec 2019 r.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zakładacie, że będzie szybciej?

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, pozwolenia na budowę będą szybciej niż wynika to z harmonogramu zawartego w umowie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mówiłam, że przeczytaliśmy materiały?

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie mam teraz już żadnych wątpliwości co do tego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, kto z pań i panów posłów chciałby…? Bardzo proszę, pan poseł Misiło.

Poseł Piotr Misiło (N):

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, korzystając z obecności pana Andrzeja Niewińskiego… Słyszałem, że jest. Dobrze słyszałem? Witam serdecznie.

Pan prezes Wardacki w jednym z komunikatów informował, że zakład PDH będzie funkcjonował komercyjnie od 2022 r. Mam pytanie. Z pewnością do tego czasu obwodnica północna nie będzie jeszcze zrobiona. Chciałbym zapytać pana prezesa, jak pan prezes widzi logistykę związaną z wywozem produktów, które będą produkowane przez ten zakład? Rozumiem, że planowane jest, i zmierza do tego także rozbudowa portów, aby odbywało się to drogą morską.

Chciałbym zapytać, czy planowane jest, aby statki do przewozu tego materiału były produkowane w Polsce? Jeśli nie, to gdzie? Czy będziemy dzierżawić statki? Rozumiem, że będzie się to odbywało drogą morską, bo jest to najbardziej racjonalne, ekonomiczne, a poza tym nie bardzo wiadomo jak inaczej, jeśli nie będzie północnego obejścia. Wydaje mi się, że jest tutaj być może jakieś pole do tego, aby w końcu tę stojącą od roku stępkę zastąpić jakimś racjonalnym projektem i wyprodukować dla tak dużego zakładu, jak rozumiem, nie jeden czy dwa, a w okolicach ośmiu czy dwunastu statków, które mogłyby obsługiwać transport. Tak sobie to wyobrażam.

Chciałbym więc zapytać, jakie są plany i czy są, w związku z tym? Czy państwo o tym myślą? Czy myślą państwo, żeby produkcja mogła odbywać się w Polsce? Jaki jest to koszt inwestycyjny? Jak będą to państwo zamierzali finansować?

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że do ministrów nie ma już na razie pytań, są tylko do pana prezesa. Bardzo proszę.

Prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. Andrzej Niewiński:

Dzień dobry, padło szereg pytań wzajemnie ze sobą, że tak powiem, zaplątanych. Postaram się je, w jakiś sposób precyzyjnie rozplątać.

Po pierwsze, kluczowe dla projektu Polimery Police są dostawy propanu drogą morską. Planujemy sprowadzić go 500 tys. ton. Do tego wymagane są specjalne statki – gazowce – o określonych parametrach, ponieważ będzie to propan transportowany w temperaturze -42 C. Tego typu usługi będziemy kupować łącznie z ceną propanu od dostawców propanu dla projektu Polimery Police. 500 tys. ton propanu będziemy przetwarzać na ok. 400 tys. propylenu, który będzie ulegał polimeryzacji. Otrzymamy w ten sposób ok. 415 tys. ton polipropylenu.

Generalnie planujemy, że głównymi drogami dystrybucji polipropylenu będą transport kołowy i transport kolejowy. Jeżeli będziemy mieli pozyskanych klientów, zlokalizowanych w dobrych miejscach pod względem transportu morskiego, czyli przy portach, przewidujemy używanie transportu kontenerowego i dostarczanie kontenerów do portów oraz ekspedycję kontenerami. Przy czym na ten moment szacujemy, że będzie to niewielka część planowanej produkcji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Misiło.

Poseł Piotr Misiło (N):

Dopytam tylko, panie prezesie, o gazowce. Proszę mi powiedzieć, bo nie wiem, czy dobrze zrozumiałem, czy jak będziemy kontraktować gaz, jak rozumiem, od amerykańskiego partnera, to w cenie tego…

Prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. Andrzej Niewiński:

Protestuję, nie podałem miejsca pochodzenia propanu. Jest ono w trakcie negocjacji.

Poseł Piotr Misiło (N):

Opieram się na informacjach prasowych i na tym, co mówili wielokrotnie czołowi politycy PiS.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, mamy materiały, na których powinien się pan opierać.

Poseł Piotr Misiło (N):

To jest droga, którą absolutnie…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie pośle, nie dyskutujemy o artykułach prasowych, tylko mamy materiał na Komisję i o nim rozmawiamy.

Poseł Piotr Misiło (N):

Pani przewodnicząca, tylko dokończę.

Pan prezydent Andrzej Duda…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę nie czynić złośliwości…

Poseł Piotr Misiło (N):

Nie czynię żadnych złośliwości.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

… i nie polemizować politycznie, tylko proszę odnieść się do informacji, które zostały nam dostarczone do pracy w Komisji, panie pośle.

Poseł Piotr Misiło (N):

Wedle informacji, które usłyszałem od pana prezydenta Andrzeja Dudy…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

O biznesach indywidualnych proszę rozmawiać poza Komisją.

Poseł Piotr Misiło (N):

Pani przewodnicząca, pan prezydent Andrzej Duda, goszcząc w Warszawie prezydenta Stanów Zjednoczonych, Donalda Trumpa, rozmawiał o tym. Kiedy sam tam był – również. O tym, że zamierzamy kupować gaz od Amerykanów mówili zarówno prezydent Trump, jak i prezydent Duda.

Jeśli więc uważa pani, że to jest niewiarygodne źródło, to ja się z tym nie zgadzam. Mimo wszystko uważam jednak, że prezydent Rzeczypospolitej Polskiej wie, co mówi. To jest pierwsza rzecz.

Prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. Andrzej Niewiński:

Mówimy o innym rodzaju gazu – LNG.

Poseł Piotr Misiło (N):

Nie tylko o LNG, panie prezesie.

Nie słyszałem, aby prezydent używał sformułowania LNG. Mówił o gazie. Dobrze wiemy, że ilość, która ma być kupowana, jest bardzo atrakcyjna nie tylko dla Amerykanów. To jest dobry kierunek, żeby to było jasne. Używałem tego w potocznym znaczeniu i nie chcę się upierać, że to ma być gaz amerykański, rosyjski czy kazachski. W ogóle nie o to chodzi.

Mam tylko pytanie, czy polski przemysł stoczniowy, który być może będzie się odradzał, będzie miał możliwość produkcji gazowców? Czy też raczej będziemy opierać się na dzierżawie, będziemy zlecać albo kto inny, sprzedawca gazu, będzie produkował lub dzierżawił te statki? Tylko o to chciałem zapytać. Czy jesteśmy w stanie złapać jakąś synergię z przemysłem stoczniowym, co dla Szczecina jest absolutnie fundamentalne? Liczby, o których pan mówił, to przynajmniej kilka takich gazowców. Myślę, że można byłoby po prostu pomyśleć o ich produkcji w Polsce. To jest moje pytanie. Jakby mógł pan odpowiedzieć, jaka jest myśl strategiczna spółki na ten temat.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy są jeszcze jakieś pytania ze strony parlamentarzystów?

Nie słyszę. Bardzo proszę, czy chciałby pan odpowiedzieć? Bardzo proszę.

Prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. Andrzej Niewiński:

Proszę państwa, strategia zaopatrzenia projektu Polimery Police w propan, który jest częścią LPG – żebyśmy wiedzieli, że to jest jeszcze inny rodzaj gazu – polega na tym, że chcemy podpisać kontrakty z dwoma dostawcami, którzy będą nam gwarantowali nie więcej niż 80% dostaw propanu. Resztę chcemy kupować na spocie.

Specyfika dostaw propanu wymaga wyspecjalizowanych gazowców, które są do tego przeznaczone. Natomiast mamy świadomość, że w praktyce sytuacja jest taka, że gazowcami wozi się LPG, w którym może być duży udział butanu. W związku z tym dla naszych celów jest to niedopuszczalne. Musimy mieć dedykowane gazowce od firm, które dostarczają propan i handlują nim na rynku.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. Andrzej Niewiński:

Projekt jest zamknięty. Na ten moment dotyczy tylko budowy jednostki PDH, czyli wytwarzania propylenu, jednostki polipropylenowej, terminala i bazy logistycznej. Na ten moment jest to projekt zamknięty. Czekamy na ofertę od potencjalnych kontraktorów IPC. Oferty cenowe mają wpłynąć do końca tego roku, tak że nie ma możliwości modyfikacji projektu Polimery Police. Chyba że nie chcemy tego zrealizować.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Nie ma więcej głosów w tym punkcie, wobec tego zamykam dyskusję. Przechodzimy do punktu drugiego, drodzy państwo. Jest nim rozpatrzenie informacji na temat przystosowania części morskiej terminalu portu Police do obsługi planowanych

przeładunków w związku z realizacją projektu PHD (projekt budowy instalacji odwodornienia propanu do propylenu).

Bardzo proszę o zabranie głosu pana Grzegorza Witkowskiego. Następnie głos zabierze sekretarz stanu i zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów – pan Paweł Szrot. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Grzegorz Witkowski:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Tak jak rozmawialiśmy wcześniej, port w Policach jest drugim z kluczowych portów na zachodnim Pomorzu. Poprawie funkcjonowania tego portu służyć będą dwie inwestycje prowadzone przez administrację morską. Chodzi o modernizację toru wodnego, czyli pogłębienie do głębokości 12,5 m oraz poprawę infrastruktury dostępowej do portu w Policach.

O ile o pierwszej inwestycji już rozmawialiśmy, o tyle poprawa infrastruktury dostępowej do portu w Policach będzie polegała na przebudowie i regulacji skarp brzegowych na kanale oraz niwelacji dna w strefie Świnoujścia. Chodzi o Kanały: Piastowski i Mieleński. Po wtóre, planowana jest budowa i przebudowa umocnień brzegowych i budowli hydrotechnicznych wraz z przylegającą infrastrukturą. Dotyczyć to będzie umocnienia skarp podwodnych przy nabrzeżach Huk, Żeglarskiego, Gnieźnieńskiego oraz umocnienia skarp przy obrotnicy Orli Przesmyk.

Obecnie infrastruktura zapewniająca dostęp do portu w Policach odpowiada następującym parametrom: tor podejściowy na Kanale Polickim ma długość 920 m, szerokość 70 m i głębokość 4,5-10,5 m. To nie są warunki, które uprawniają do bezpiecznej żeglugi w tym rejonie.

Modernizacja infrastruktury dostępowej do tego portu obejmie swoim zakresem:

– tor podejściowy;

– podejście do Kanału Kiełpińskiego z Roztoki Odrzańskiej;

– sam Kanał Kiełpiński wraz zakolem przed wejściem w rzekę Gunicę o długości 900 m, szerokości 25-35 m i głębokości 3 m.

Harmonogram jest mniej więcej następujący. Uzyskanie pozwolenia na budowę odbędzie się w II kwartale 2019 r. Prace związane z przygotowaniem pola odkładu odbędą się w III kwartale przyszłego roku. Sama modernizacja toru na Kanale Polickim planowana jest na II-IV kwartał 2020 r.

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo.

O zabranie głosu poproszę pana ministra Szrota.

Sekretarz stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Paweł Szrot:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, pan minister przedstawił już część technikaliów. Jeśli kogoś dziwi obecność Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, to chciałbym tylko przypomnieć, że prezes Rady Ministrów sprawuje bezpośredni nadzór nad podmiotami zaangażowanymi w tę inwestycję, czyli Policami i Azotami.

Sama inwestycja zwana hasłowo Polimery Police ma na celu wybudowanie najnowocześniejszej w Europie instalacji do produkcji propylenu metodą PDH – ta metoda z angielskiego to jest propane dehydrogenation, czyli odwodornienie propanu – oraz powiązanej z nią instalacji do produkcji polipropylenu metodą polimeryzacji w fazie gazowej. Inwestycja ta ma się rozpocząć w czerwcu 2019 r. Jej ukończenie planowane w listopadzie 2022 r. Finalnie, jeśli chodzi o funkcjonowanie instalacji po ukończeniu inwestycji, ma ona rocznie przyjmować do 50 statków, które będą obsługiwane przez instalację PDH.

Szanowni państwo, z uwagi na to, że jestem prostym prawnikiem, a kwestia dotyczy skomplikowanych technikaliów, chciałbym prosić panią przewodniczącą o udzielenie głosu panu prezesowi Niewińskiemu celem złożenia dodatkowych wyjaśnień.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. Andrzej Niewiński:

Kluczowy dla powodzenia projektu Polimery Police jest dostęp drogą morską do nabrzeża. Mówię tutaj o torze wodnym Świnoujście-Szczecin i krótkiej odnodze na wysokości wyspy. Od tego zakrętu do naszego portu będzie 1300 m.

Kluczowa sprawa polega na tym, że kanał Policki musi być pogłębiony do 12,5 m. Wynika to z faktu, że przy tej głębokości będziemy mogli przyjmować statki o zanurzeniu 11 m, a więc te statki, które gwarantują nam optymalną cenę zakupu propanu. Przy pogłębieniu na głębokość 10,5 m statki będą prawie dwa razy mniejsze. Szacujemy, że koszt tony propanu w tym momencie będzie dla nas o kilkadziesiąt dolarów wyższy. To bardzo poważnie wpłynie na ekonomię. Projekt oczywiście się obroni, ale nie chodzi o to, żeby projekt się bronił, tylko o to, żeby polska gospodarka miała bardzo dobry polipropylen w rozsądnych cenach.

Jesteśmy teraz po słowie z dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie. Pogłębienie do 10,5 m będzie zrealizowane, przetarg jest na ukończeniu. Natomiast, apeluję o wsparcie, żeby była możliwość uzyskania również środków na pogłębienie do 12,5 m. Ma to istotny wpływ na ekonomię projektu.

Proszę państwa, w tych dokumentach nie wspomniałem jeszcze o jednej rzeczy. Ten gazoport będzie miał charakter inwestycji mnożnikowej. Rozmawiałem z dwoma dużymi koncernami, które zajmują się dostarczaniem LPG na rynku. Były zainteresowane wspólnym przedsięwzięciem i zainwestowaniem w bazę przeładunkową LPG oraz zaopatrywaniem północno- zachodniej Polski i północno-wschodnich Niemiec. Z ich strony padły deklaracje, że jest możliwość ulokowania na rynku w ciągu trzech lat ponad 200 tys. ton LPG.

Ta inwestycja ma więc charakter mnożnikowy. Kolejnym punktem jest poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju, tanie dostawy LPG ze zdywersyfikowanych źródeł. W tym momencie Polska generalnie kupuje LPG tylko i wyłącznie z kierunku wschodniego i to w najdroższy sposób – mianowicie drogą kolejową oraz transportem kołowym.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję. Kto z państwa…? Bardzo proszę, pan poseł – przepraszam, zawsze mylę – Obrycki. Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Korzystając z obecności pana prezesa PDH Polska S.A. w Policach… Panie prezesie, przedstawił pan założone pewne terminy graniczne. Trzymamy kciuki, żeby udało się to w tym terminie.

Natomiast niezwykle ważnym komponentem tak dużej inwestycji jest zarządzanie i to, jakich oraz w jaki sposób dobiera pan sobie współpracowników, a także firmy, którym pewne zadania są delegowane. Jak wiemy, proces zlecania dokumentów, które mogłyby pomóc w szybkiej realizacji inwestycji, nie przebiegał bez problemów. Jeden z przetargów unieważniono. Być może wpływ na decyzję o unieważnieniu przetargu miała treść listu i skarga polskich przedsiębiorców na postępowanie przetargowe do, wtedy, wicepremiera Morawieckiego, wskazująca na sprzeczność działań z głoszonymi przez pana wicepremiera postulatami większego zaangażowania polskich firm w polskie inwestycje. W specyfikacji przetargowej były bowiem zapisy, które praktycznie wykluczały uczestnictwo polskich firm ze względu na brak doświadczenia w budowie tego typu instalacji.

Chciałbym pana zapytać, czy prawdą jest, że firma doradcza PricewaterhouseCoopers oraz kancelaria prawna CMS, które obsługują firmę przez pana zarządzaną, otrzymują miesięczne wynagrodzenie ryczałtowe oscylujące wokół 100 tys. zł? Ryczałt może skutkować tym, że obie firmy nie będą zainteresowane jak najszybszym zakończeniem projektów w granicach przez pana nakreślonych, ponieważ, jak wspomniałem, mają ryczałt.

Chciałbym również zapytać o strukturę zatrudnienia w spółce. Czy prawdą jest, że w okresie od połowy 2016 r. zatrudnienie w PDH Polska wzrosło z 10 do ok. 40 osób,

a mimo tego spółka ogłasza przetargi na usługi zewnętrzne, związane m.in. z analizą procesu zarządzania projektem inwestycyjnym czy wdrożeniem systemu zarządzania projektem? Według mnie istnieje tu pewna sprzeczność, ponieważ jeżeli zwiększa się zatrudnienie i zatrudnia się fachowców, to z założenia ci fachowcy powinni wykonywać prace, które obecnie zleca pan na zewnątrz. Czy wynika to z braku zaufania do ekspertów zatrudnianych w spółce i przy projekcie?

Dziękuję, to na razie tyle.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania?

Bardzo proszę o odpowiedź.

Prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. Andrzej Niewiński:

Panie pośle, to jest kilka różnych wątków.

Analiza podobnych projektów realizowanych przez naszych kolegów w Orlenie i Lotosie pokazuje, że tego typu projekty były obsługiwane przez zespoły liczące ponad 200 osób. Obecnie osiągnęliśmy stan zatrudnienia na poziomie chyba 58 osób. Wydaje mi się, że jest to o wiele za mało.

Natomiast, drugą rzeczą jest to, że projekt nie przebiegał bez zakłóceń. Początki projektu polegały na tym, że spółka zaprojektuje i wybuduje instalację do produkcji samego propylenu. To jest, można powiedzieć, półprodukt stosowany w branży chemicznej. Jak zostałem członkiem zarządu tej spółki, przejrzałem dokumenty, przeanalizowaliśmy zagrożenia – był to projekt skazany na porażkę biznesową. On był słuszny z punktu widzenia rozwoju branży chemicznej w Europie, bo bylibyśmy dostawcą półproduktu dla instalacji, które przetwarzałyby go na bardziej zaawansowane formuły. Tak naprawdę cały wysiłek poprzedniego zespołu był skierowany na przebudowę tego projektu i na to, żeby się bronił od strony biznesowej.

Tak naprawdę projekt Polimery Police w tym kształcie jest realizowany od czerwca 2017 r. Tempo prac jest więc szybkie, sprawne. Proszę mi wierzyć, jestem osobą zorientowaną na osiąganie celów. Harmonogram jest dla mnie kwestią podstawową. Jak do tej pory, proszę państwa, nie złapaliśmy żadnych istotnych opóźnień w zakresie osiągania kamieni milowych. Nie oznacza to, że nie było problemów.

Tak, ma pan rację, część poszczególnych przetargów odwoływaliśmy ze względu na to, że ten nie popełnia błędów, kto nic nie robi. Zidentyfikowaliśmy takie błędy. Nie wstydzimy się tego, wyciągaliśmy wnioski. Teraz przetarg główny idzie zgodnie z harmonogramem. Oczekujemy już na oferty cenowe, bo jesteśmy, można powiedzieć, po pięciu turach rozmów i negocjacji z kontraktorami. Oczekujemy na oferty cenowe do końca tego roku.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł chce jeszcze dopytać. Bardzo proszę.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Nie mamy podstaw, żeby wątpić, że jest pan zorientowany na cele i przygotowany do tego, żeby je osiągać.

Chciałbym prosić pana prezesa jeszcze tylko o przypomnienie kamieni milowych i harmonogramu. Jak rozumiem, przetarg jest już teraz na ofertę. Nie jest to przetarg na zainteresowanie, tak jak było wcześniej, kiedy to dano potencjalnym wykonawcom 11 dni na wyrażenie swojego zainteresowania ofertą.

Prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. Andrzej Niewiński:

To nie jest prawda. Termin był wydłużany, tak że oferenci mieli wystarczająco dużo czasu na wykazanie zainteresowania przystąpieniem do przetargu.

Można powiedzieć, że przetarg był dwuetapowy. Pierwszy polegał na tym, żeby zebrać grono zainteresowanych, przeprowadzić preselekcję. Warunki, jakie poszczególni oferenci mieli spełnić, były wcześniej opublikowane. Dotyczyły one kompetencji, wiedzy, doświadczenia, referencji z podobnych projektów w branży petrochemicznej.

W maju tego roku udostępniliśmy już całość dokumentacji technicznej. Przypominam, kupiliśmy licencję na produkcję propylenu od amerykańskiej firmy. Kupiliśmy licencję firmy Grace. Wykonane zostały bety. Zostały one dostarczone. Jest dokumentacja techniczna na jednostkę PDH, koncepcja terminalu morskiego dla Police, jest też koncepcja techniczna połączeń międzyobiektowych. Również zostały zrobione *feedy*. Jest też koncepcja bazy logistycznej do dystrybucji polipropylenu.

Całość dokumentacji została wydana w maju. Od tego czasu były jeszcze dwie rundy negocjacyjne z potencjalnymi kontraktorami. Na koniec sierpnia spółka wydała zrewidowany kontrakt IBC. Zrewidowany, czyli uwzględniający podstawowe zastrzeżenia poszczególnych kontraktorów. Oczekujemy, że na jednolity kontrakt otrzymamy oferty cenowe. Nie chcemy dopuścić do takiej sytuacji, że wylądujemy z kilkoma kontraktami i będziemy dosyć subiektywnie dokonywać wyboru, który kontraktor powinien realizować tę inwestycję. Wszystkie firmy, które są na liście, spełniają wymogi. Chcemy otrzymać najlepszy możliwy w obecnych warunkach kontrakt na realizację inwestycji.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję.

Są jeszcze pytania? Proszę bardzo.

Poseł Norbert Obrycki (PO):

Panie prezesie, z pana doświadczenia biznesowego i rozeznania rynkowego – jest szansa, że przetarg wygra konsorcjum złożone z polskich firm? Czy jest to raczej wykluczone ze względu na brak doświadczenia przy tego rodzaju instalacjach w Polsce?

Prezes zarządu spółki PDH Polska S.A. Andrzej Niewiński:

Spółka na tym etapie nie informuje o składzie konsorcjów, które biorą udział w przetargu, natomiast po spłynięciu ofert skłaniam się do tego, aby upublicznić informację o tym, jakie firmy złożyły oferty. Chodzi o to, żeby społeczeństwo miało wiedzę o tym, kto brał udział w przetargu.

Natomiast, proszę pamiętać, że spływ ofert nie oznacza, że od razu będzie wybrany kontraktor. Trzeba będzie dokładnie sprawdzić, czy nie ma *list of devations*. Kontraktorzy zawsze dokładają jakąś listę odstępstw od zapisów kontraktowych. One mają z reguły swój wymiar ekonomiczny.

Przewodniczący poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś głosy? Nie słyszę, zatem wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję państwu.